

La version définitive de ce texte, augmentée de documents et d'encadrés, a été publiée dans LE GOIX R., SAINT-JULIEN T. (2007), *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin.

AMENAGER LES RUES POUR CHANGER LA VILLE

Antoine FLEURY

Dans l'espace urbain, les espaces centraux présentent une situation à part du point de vue des espaces publics. La voirie y doit à la fois supporter la circulation automobile et accueillir une intense fréquentation piétonne : habitants de la ville-centre ou autres citadins venus travailler ou consommer. Ces espaces publics ont pour la plupart un statut clair : ils appartiennent au domaine public. Ils sont le produit d'une longue tradition architecturale et technique, et bénéficient aujourd'hui encore d'importants investissements publics, d'autant plus que la population résidente, de plus en plus favorisée, est très soucieuse de leur qualité.

Pendant plusieurs décennies, les grandes capitales européennes ont laissé les automobiles occuper une place croissante dans ces espaces. Cette évolution a rencontré ses limites dans le contexte de la ville dense. Aujourd'hui, les métropoles cherchent à maîtriser, voire même à réduire la circulation automobile, au profit des transports en commun. L'enjeu n'est pas seulement environnemental, il s'agit aussi de trouver un équilibre avec les fonctions centrales : maintenir l'attractivité commerciale et préserver l'emploi face aux centralités secondaires, perpétuer la tradition du centre comme lieu d'échanges et de rencontres. Des méthodes différentes ont été développées. Ainsi Londres et Rome ont-elles respectivement institué un péage urbain et un permis spécial pour entrer dans le *centro storico*.

A Paris, la Mairie a décidé de réaménager la voirie, afin de redistribuer l'espace entre les différents modes de déplacement. Ce choix politique modifie les manières de faire des acteurs de l'espace public. C'est leur point de vue qui est au cœur de cette réflexion : les élus et leurs conseillers, à l'échelon de Paris et à celui des arrondissements, les services techniques et plus généralement les professionnels de la ville, ainsi que les acteurs associatifs¹. L'enjeu est de mieux comprendre comment se (re)construisent aujourd'hui les espaces publics parisiens, et ce faisant les pratiques des usagers et des résidents.

Avec l'élargissement d'un trottoir, la suppression de places de stationnement, ou encore la construction d'un couloir d'autobus, on touche à l'espace public défini au sens large : un système de lieux – accessibles à la plupart des citadins qui les pratiquent à des fins multiples – et d'acteurs – à la fois publics et privés – qui s'inscrit dans la ville et interagit avec elle. Modifier cet équilibre pose un certain nombre de problèmes qui dépassent la simple question de l'aménagement de la voirie. Les débats que ces transformations engendrent entre les différents acteurs, au sein des institutions, dans les instances de concertation et plus généralement dans l'opinion publique, permettent à l'observateur de saisir l'insaisissable : le regard que chacun pose sur les espaces publics et sur la ville, sur la manière d'y vivre ensemble.

¹ Une vingtaine d'entretiens ont été menés avec différents acteurs entre mai et décembre 2004, à la fois à l'échelon parisien et à l'échelon d'un arrondissement. Divers types de documents publics donnent également des indications précieuses : rapports d'étude, sites Internet, compte rendus de réunions, articles de presse.

1. REINVENTER LES ESPACES PUBLICS PARISIENS

L'espace public n'est pas qu'un espace de rencontres et de sociabilités. Dans la ville dense, il constitue un espace de déplacements, par où circulent les personnes et les marchandises. Jusqu'aux années 1970, cette dimension n'a cessé de s'affirmer aux dépens des autres fonctions, avec le soutien des pouvoirs publics. Mais à partir des années 1980, de nouvelles politiques ont été mises en place, qui se traduisent par la réinvention des espaces publics parisiens.

1.1 La remise en cause de la « logique automobile »

Durant les années 1950-1960, la diffusion massive de l'automobile dans la société et sa prise en charge politique en ont fait un élément structurant de la ville. Il s'agit alors de « régler la ville sur l'automobile » (Flonneau, 2001). La politique mise en œuvre s'appuie sur une vision d'ingénieur qui réduit l'espace public à la voirie, à un ensemble de réseaux. Un nouveau plan de circulation est élaboré. Les boulevards et les rues sont progressivement réaménagés : élargissement des chaussées, abattages d'arbres, réduction du réseau de surface de la R.A.T.P., installation d'un nouveau mobilier urbain. Appliquant jusqu'au bout cette « logique automobile » (Flonneau, 2001), le pouvoir politique imagine la construction de grandes infrastructures destinées à absorber les flux croissants². Certaines sont réalisées, comme les voies sur berge ou le boulevard périphérique. C'est l'aboutissement d'un long processus de « dévalorisation de la rue comme espace de rencontre et de sociabilité » (Korosec-Serfaty, 1988).

Si la transformation de la voirie existante, rendant la ville moins vivable et surtout plus dangereuse pour les piétons, avait suscité un certain mécontentement, la construction de ces infrastructures lourdes est à l'origine de véritables « luttes urbaines » dans les années 1970 (Cherki, 1979). Les habitants, et surtout les associations, conduisent les autorités à abandonner certains projets et à modifier progressivement leur discours. Il faut dire que la population parisienne a commencé à se transformer en profondeur : de moins en moins motorisée, elle est aussi de plus en plus dominée par les catégories favorisées. Les associations ont donc le plus souvent pour objectif de préserver le cadre de vie. Certaines vont au-delà, prônant une réorganisation totale de la voirie : par exemple, c'est à cette époque que l'Association des usagers des Transports d'Ile-de-France³ est fondée, travaillant à la promotion des transports en commun de surface.

Plus généralement, c'est l'urbanisme des décennies précédentes qui est remis en cause, et avec lui, les grandes opérations de rénovation urbaine. Le métier d'urbaniste entame alors sa mue. Dans les décennies suivantes, il s'agira de mettre en avant le « sens de la ville » et la « qualité » urbaine (Choay, 1972), de prendre en compte l'espace urbain dans toute sa complexité, en remettant certaines dimensions au cœur des projets : cadre de vie, patrimoine, sociabilités. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre l'apparition de la notion d'« espace public » (Tomas, 2001). Non seulement la rue constitue le cadre de vie d'une majorité de citoyens, mais elle permet également d'articuler les espaces et les fonctions qui composent la ville (Gourdon, 2001). Si les voies rapides sont nécessaires à l'échelle de la grande ville, il y a bien « un moment où il faut établir le contact » et ce contact, c'est la « rue multiple » caractérisée par sa multifonctionnalité, la « rue fréquentation » ouverte non seulement à la

² Au début des années 1970, le nombre de déplacements quotidiens augmente de 2% par an en Région parisienne. Les déplacements automobiles augmentent quant à eux de 8% par an, ce mode de déplacement assurant plus du tiers des déplacements dans Paris et Paris/banlieue (Flonneau, 2001).

³ Fondée dans les années 1970 par des habitants du 14^{ème} qui ont également milité contre la construction de la rocade Vercingétorix, autoroute urbaine qui devait relier le boulevard périphérique et la gare Montparnasse (entretien avec M^{me} Bigorgne, le 7/10/04).

circulation automobile mais aussi aux piétons et aux autres modes de transport qui l'assure (Roncayolo, 1993).

1.2 Une approche patrimoniale

Avant même les années 1970, ce processus de remise en cause avait débuté dans certaines portions limitées de l'espace parisien : des mesures de régulation de la circulation sont prises dans certains quartiers historiques comme Montmartre ou le Marais dès les années 1960. De plus, si les années 1970 marquent un tournant, cela ne conduit pas à un changement radical des politiques publiques en ce qui concerne la voirie. Le périphérique n'est achevé qu'en 1977. La décennie suivante voit éclore une série de projets d'infrastructures lourdes, et les « axes rouges », destinés à fluidifier la circulation sur les voies principales, sont mis en service au début des années 1990.

Cependant, c'est dans cette période que s'ébauche l'action en faveur des espaces publics, même si ses résultats sont souvent ponctuels. L'investissement en faveur de nouveaux axes décline au profit des dépenses d'entretien et de rénovation (Flonneau, 2001). Les premiers couloirs de bus voient le jour dans les années 1970 ; ils donnent un regain de compétitivité à ce mode de transport, mais mal respectés, ils seront un semi-échec. Les premiers secteurs piétons sont inaugurés (Montmartre, Quartier Latin, Saint-Germain-des-Prés) ; des systèmes de protection des trottoirs sont également installés. Certaines places monumentales sont requalifiées dès les années 1970 : place de la Concorde partiellement, place Vendôme, parvis Notre Dame. Après 1977, la municipalité et le Maire de Paris poursuivent ce type d'aménagements de prestige (Loridan, 1994) : place de l'Hôtel de Ville, place Saint-Sulpice, avenue des Champs Elysées, boulevard Richard-Lenoir ou encore rue Montorgueil. De grande qualité esthétique, ces espaces publics sont immédiatement appropriés par les Parisiens, les Franciliens et les touristes. De nombreuses rues et placettes sont également réhabilitées dans les différents quartiers, notamment ceux pour lesquels sont élaborés des P.O.S. spécifiques (Mouffetard, Montmartre, Butte aux Cailles).

Néanmoins, ces aménagements ponctuels ne font pas une politique des espaces publics. C'est dans les années 1990 que commence à se construire une véritable réflexion en la matière. Les Z.A.C. jouent pour cela un rôle essentiel : Bercy et Paris-Rive Gauche constituent de véritables laboratoires pour la réinvention des espaces publics parisiens. C'est là que se met en place une nouvelle répartition de l'espace entre les différents usagers. Par ailleurs, de nombreuses études sont commandées par la Mairie pour faire le bilan des réalisations (par exemple : Loridan, 1994 ; Malverti, 1994), ainsi que des recherches sur l'histoire des services et des techniques (Nicoulaud, 1995). Des débats sont organisés entre les différents services (Ville de Paris, 1996). Cette démarche aboutit, sous le mandat de J. Tibéri, à la rédaction d'un *Guide de l'espace public* dont l'objectif est de fournir les outils nécessaires aux différents intervenants en matière d'aménagement. Sous la pression de sa base, le Maire entreprend également la réalisation d'un réseau de pistes cyclables et de « quartiers tranquilles ». Durant cette période, même si l'approche demeure en grande partie patrimoniale, les problèmes d'usages sont donc de plus en plus pris en considération.

2. VERS UN NOUVEAU PARTAGE DE LA VOIRIE PUBLIQUE

Avec l'alternance politique de 2001, une nouvelle étape est franchie dans la réinvention des espaces publics. La Mairie de Paris met en œuvre une politique dont l'objectif principal est de créer un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacements. S'il est encore difficile de caractériser l'évolution des pratiques de l'espace public que cela implique, il est certain que celles-ci sont largement influencées par les acteurs publics, non seulement par leurs décisions d'aménagement mais aussi par leurs discours.

2.1 Diversifier les modes de déplacement

L'action de la Mairie s'appuie sur un constat : la voiture, mobile ou immobile, n'a cessé de s'approprier la voirie urbaine, conduisant à la réduction progressive de l'espace consacré aux autres usagers. Seulement 6 % des surfaces de chaussée parisiennes sont affectés aux transports publics et aux vélos⁴. Pourtant, dans le contexte de la ville dense, bien desservie par les infrastructures de transport collectif, la marche et les transports en commun assurent plus de 80% des déplacements à l'intérieur de Paris (D.R.E., 2004). La politique mise en œuvre vise donc la réduction de la place de l'automobile, en termes d'espace comme de flux, au profit des transports en commun et des « circulations douces » (bicyclette, roller, etc.). Il s'agit d'assurer un accès limité au centre, évolution qui s'inscrit dans une « quête active de territoires à part du système automobile commun » (Dupuy, 1995). Pour la municipalité, c'est d'abord une question de santé publique : il s'agit de limiter la pollution, conformément au cadre législatif (*encadré 1*). C'est aussi une question de sécurité, puisque la voiture constitue une source importante de danger dans la ville, avec de nombreux accidents impliquant les piétons et les cyclistes. Plus généralement, l'objectif est d'améliorer le cadre de vie des Parisiens, par la limitation des nuisances et la requalification des espaces publics.

- *Aménager la forme : « quartiers verts » et « espaces civilisés »*

Après les élections de 2001, Paris s'est engagé dans une politique d'aménagements qui s'appuie sur un ensemble d'outils conceptuels : de nouveaux types d'espaces sont définis, où s'impose un autre partage de la voirie, et qui ont vocation à s'étendre au reste de l'espace parisien (*encadré 2*). Ce sont tout d'abord les « quartiers verts ». Sur le principe des « zones 30 », il s'agit de réduire le transit automobile dans certains espaces résidentiels, d'y favoriser les déplacements de proximité et les « circulations douces ». Outre la réorganisation du plan de circulation, la mise en place d'un « quartier vert » consiste à réaménager les carrefours et la chaussée (ralentisseurs, chicanes, passages piétons surélevés) pour diminuer la vitesse. Les trottoirs sont élargis, des places et placettes sont aménagées, avec un effort important de « végétalisation ». Les « espaces civilisés », qui viennent en complément des « quartiers verts », concernent quant à eux les grands axes de circulation. Ceux-ci sont considérés comme des « lieux de conflits » qu'il convient de « pacifier » (A.P.U.R., 2001) : élargissement et « végétalisation » des trottoirs, aménagements spécifiques pour les autobus, les vélos et les livraisons, réduction du nombre de files de circulation pour les voitures. La plupart des « axes civilisés » accueillent le « Réseau Mobilien » qui a pour objectif d'améliorer l'offre de transports de surface en termes de régularité et de rapidité. Sa mise en place se traduit par la construction de couloirs bilatéraux ou de sites propres bidirectionnels.

- *Agir sur les temporalités : l'opération « Paris respire »*

La Mairie ne se contente pas d'agir sur la forme, elle agit également sur les temporalités, en fermant provisoirement, pendant une durée plus ou moins longue, une partie de la voirie à la circulation automobile. Ainsi l'opération « Paris respire » permet-elle aux piétons, rollers et cyclistes d'avoir accès à des voies qui sont habituellement utilisées, de manière exclusive ou non, par les automobilistes. Tout au long de l'année, un certain nombre de quartiers sont fermés à la circulation, chaque dimanche et jour férié : dans les 5^{ème} (rue Mouffetard), 9^{ème} (rue des Martyrs) et 18^{ème} arrondissements (rue du Poteau). Ce sont essentiellement des rues commerçantes, où se concentrent souvent cafés et restaurants. Les voies sur berge font également partie de l'opération, de même que les abords du Canal Saint-Martin : la circulation automobile très intense fait alors place à la promenade. « Paris respire » est étendue chaque été, dans différents quartiers (abords du Luxembourg, Sentier, Bastille,

⁴ Source : Mairie de Paris

Daguerre, Montmartre) et sur les berges de la Seine où depuis 2002, l'opération « Paris-Plage » prend le relais pendant le mois d'Août.

2.2 Diversifier les usages de la rue

Partager la voirie au profit des piétons et des usagers des transports en commun, c'est remettre en valeur la dimension multiscalaire de la rue (Gourdon, 2001) : les déplacements se font à la fois à petite échelle et à grande échelle, entre le quartier et la ville. C'est aussi lui reconnaître d'autres fonctions que la simple fonction circulatoire : la consommation ou la promenade par exemple. Même si la politique mise en œuvre s'articule autour de la question des déplacements, elle fait place à d'autres usages, d'autres pratiques de l'espace, ce dont les acteurs sont pour la plupart tout à fait conscients⁵. Ce sont les pratiques citadines dans toute leur diversité qui se trouvent favorisées, différentes « manières de faire » qui s'enchevêtrent dans des lieux auxquels elles donnent sens (de Certeau, 1980). Dans ces espaces réaménagés, les citadins se voient et se donnent à voir les uns aux autres, ils se côtoient dans toutes leurs différences grâce à une « hospitalité » renouvelée des lieux (Joseph, 1998). La dimension publique de l'espace, longtemps limitée par un usage circulatoire exacerbé, se trouve donc réaffirmée.

De plus, ces nouvelles pratiques correspondent essentiellement à une « sociabilité liée au temps libre (...) : être ensemble, pour le plaisir de l'être, et non plus parce qu'il n'y a pas d'autre choix » (Korosec-Serfaty, 1988). Les espaces publics tendent donc à regagner « un statut d'espaces de « séjour », c'est-à-dire de lieux qui permettent la halte, la déambulation lente ou la promenade » (ibid.) alors que des décennies durant, cette fonction n'avait cessé de s'amenuiser. Il est encore difficile d'en parler tant ces pratiques sont diverses et se construisent sous nos yeux. Mais il est certain qu'elles sont largement influencées par les acteurs publics et en premier lieu par leurs discours. Le cadre de vie et sa qualité sont un thème récurrent : faire que les rues, les places soient plus agréables à vivre, que les citadins s'y attardent, qu'ils les pratiquent de manière plus régulière. La Mairie fait également la promotion du « lien social » : dans ces espaces reconquis sur l'automobile, il faut que les citadins se rencontrent, échangent dans toute leur diversité. Dans le 14^{ème} arrondissement, on met ainsi en avant les usages possibles des nouveaux espaces créés dans le quartier vert : « retrouver des quartiers agréables à vivre, plus harmonieux, où l'espace public reconquis soit l'occasion de lieux de convivialité et de lien social »⁶.

La Mairie encourage pour cela les habitants mais surtout les associations et les acteurs économiques – qu'ils soient commerçants, gestionnaires des marchés, ou entrepreneurs – susceptibles de mettre en œuvre cette réappropriation de l'espace public. A l'échelle des quartiers, l'organisation d'« animations » les plus diverses est encouragée : marchés (produits biologiques, art contemporain ou antiquités), repas de quartier et vide-greniers⁷, carnivals et défilés, autant de manifestations qui se succèdent toute l'année dans tous les quartiers parisiens. A l'échelle de la ville, des « festivités » sont directement organisées par la Mairie de Paris, comme la « Nuit Blanche » en octobre (depuis 2001) ou encore le défilé-spectacle commémorant la Libération de Paris (en 2004). Très médiatisées, ces manifestations sont gratuites et ouvertes à tous ; elles sont fréquentées par des populations diverses⁸. Il en va de même pour l'opération « Paris-Plage » où la Mairie a déployé un nouveau type

⁵ Entretiens avec D. Alba (27/10/04), B. Gouyette (16/09/04 et 8/10/04), B. Landau (20/08/04)

⁶ Extrait du site de la Mairie du 14^{ème} [www.mairie14.paris.fr].

⁷ C'est le cas dans le 14^{ème} arrondissement : entretien avec G. Bellenger, Adjointe au Maire chargée de la Voirie, 18/05/04.

⁸ Voir notamment les deux études commandées par la Mairie de Paris à ce sujet : TNS Sofres, *L'opération Paris-Plage. Principaux résultats*, Mairie de Paris, septembre 2004 ; Espinasse C., Buhagiar P., *Rapport final relatif aux trois phases d'étude, Plein Feux sur la Nuit Blanche 2ème édition*, décembre 2003.

d'aménagement, avec l'aide d'un scénographe : au-delà d'une simple fermeture aux voitures, il s'agit de créer un espace public éphémère, autour du thème de la plage, avec sable, palmiers, chaises-longues, etc. Ce type d'action, qui rejoint le discours de certains urbanistes⁹, tend à se diffuser depuis 2001¹⁰. Il permet d'adapter la voirie à des usages qui varient en fonction des saisons, en y installant des objets et des équipements plus ou moins importants : des palmiers de Paris-Plage en été aux patinoires en hiver, en passant par les jardinières placées un peu partout dans la ville.

3 LES ESPACES PUBLICS DANS LA VIE PUBLIQUE A PARIS

Les choix politiques de la nouvelle municipalité en termes d'espaces publics sont à l'origine de prises de positions contrastées. Dans la vie publique parisienne, les questions soulevées par leur aménagement sont devenues l'une des composantes essentielles du débat sur le devenir de la ville, un débat qui se noue principalement entre les élus et les résidents, à l'échelle du quartier.

3.1 De la voirie à la sphère publique

Le réaménagement de la voirie est un choix politique qui répond à une certaine demande sociale, puisque ce projet figurait dans le programme de l'équipe élue en 2001. L'un des objectifs de la Mairie est de transformer par ce biais les habitudes de déplacement dans la ville. Mais d'autres pratiques s'en trouvent profondément modifiées¹¹. Car décider le réaménagement d'une rue, c'est toucher à l'espace public dans son ensemble et dans toute sa complexité. Au-delà des élus eux-mêmes, une multiplicité d'acteurs se trouvent impliqués dans ces transformations, de ceux qui conçoivent les espaces publics (architectes, urbanistes) à ceux qui les construisent et les entretiennent (services techniques, entreprises de travaux publics), en passant par ceux dont l'activité en dépend étroitement (entreprises de transport, commerçants). De plus, les autorités agissent sur les pratiques au sens large, celles des habitants comme celles des usagers de passage, des pratiques de proximité aux pratiques de la centralité : les effets dépassent largement le lieu ou le quartier pour atteindre la ville tout entière, et concerner tous les citoyens. D'ailleurs, quand elle ne modifie pas les pratiques, leur action n'en est pas moins publique, visible par tout un chacun.

C'est sans aucun doute ce qui explique l'ampleur des débats qui animent aujourd'hui la vie démocratique de Paris et de la région parisienne à ce sujet. Les espaces publics, espaces concrets, pratiqués par les citoyens, sont à distinguer de l'espace public (Claval, 2001), celui-ci devant être compris au sens de « sphère publique » (Habermas, 1986). Ils n'en demeurent pas moins au cœur de débats qui fondent cette sphère publique depuis le XVIII^e siècle. Ceux-ci se tiennent en premier lieu dans les espaces politiques, comme les conseils municipaux, auxquels s'ajoutent les instances de la démocratie locale, à l'interface des élus et des citoyens, par lesquelles une partie du débat est désormais encadrée. Les prises de position ont également lieu dans la presse régionale, autour de l'élaboration d'un projet ou de la réalisation des aménagements, de même qu'à la télévision ou à la radio. Il n'est pas rare qu'ils intéressent également les médias nationaux : les problématiques locales prennent vite une ampleur nationale quand il s'agit de la capitale. Dans l'espace public numérique que constitue Internet,

⁹ Entretiens avec J.-P. Charbonneau (4/11/04) et B. Landau (20/08/04)

¹⁰ L'idée de répertorier les différents types d'aménagement éphémères de l'espace public a même été lancée.

¹¹ Les effets des aménagements ne sont pas toujours prévus. Ainsi y a-t-il eu une certaine part d'improvisation lors de la mise en place de la politique des déplacements à Paris en 2001-2002, car la Mairie voulait agir rapidement.

il est aussi question des espaces publics parisiens : *blogs*¹² de quartier, forums de discussion, etc. Mais la sphère publique s'incarne aussi dans la rue elle-même, sous forme de conversations informelles, autour d'une affiche ou d'une pétition, ou bien encore dans le cadre des « marches exploratoires » organisées par les élus.

3.2 La construction d'un débat public

L'aménagement des espaces publics a été l'objet de vifs débats tout au long du XXe siècle (Flonneau, 2001). Mais le fait qu'il soit discuté sur la place publique est un bouleversement par rapport aux pratiques précédentes : la voirie, qui était pensée et gérée comme un ensemble de réseaux techniques par des ingénieurs (Landau, 1992), dépendait d'une administration au fonctionnement relativement opaque. Le débat est donc plus ouvert qu'autrefois : les acteurs se sont d'ailleurs multipliés, grâce à un mode de gestion de la ville de plus en plus démocratique (Rullier, 2004).

- *Les acteurs du débat*

Parmi tous les acteurs concernés, tous ne prennent pas part aux débats. Cependant, ceux qui y participent se sont multipliés depuis 2001, à plusieurs niveaux. Il y a tout d'abord les élus, à l'échelle de Paris et à celle des arrondissements. Leur rôle s'est renforcé, dans un contexte de profonds changements institutionnels. La Mairie de Paris a acquis de nouvelles compétences, aux dépens de la Préfecture de Police. Le « fonctionnement préfectoral » de la Ville laisse quant à lui progressivement la place à un fonctionnement plus démocratique où les élus interviennent de plus en plus dans les processus de décision (Spitz, 2004). Contrairement à l'administration, ils sont en contact avec les citoyens, devant lesquels ils doivent rendre compte de leurs projets. C'est d'autant plus vrai depuis la Loi relative à la démocratie de proximité (2002) qui organise la concertation locale. Les adjoints au Maire de Paris, entourés de leurs conseillers, ont pris de l'importance aux dépens des directions techniques. En ce qui concerne les espaces publics, il s'agit en premier lieu de l'Adjoint chargé de la Voirie, D. Baupin. Par sa personnalité et son appartenance politique, il s'est rendu incontournable. Une demi-douzaine de conseillers l'entourent, chacun étant spécialisé sur l'un des grands dossiers ou projets de la mandature. Loin de l'organisation pyramidale de l'ancienne préfecture, les conseils d'arrondissement ont quant à eux renforcé leur autonomie et acquis de nouvelles compétences ; ils deviennent l'interlocuteur privilégié des administrés à l'échelon local. De plus, ceux-ci peuvent désormais prendre directement part au débat, au sein de nombreuses réunions publiques. C'est donc la plupart du temps les *habitants* qui interviennent, et non pas les *usagers* dans leur ensemble. Les citoyens sont également représentés dans la sphère publique par les associations héritées des années 1970, toujours plus sollicitées : associations de résidents et associations plus généralistes à l'échelle de Paris¹³. D'autres associations ont également émergé à l'occasion de certains projets. Les commerçants interviennent eux aussi dans les débats par l'intermédiaire d'associations ou individuellement, à l'échelle d'une rue ou d'un quartier.

- *Les espaces publics dans la démocratie locale*

Le terme de démocratie locale recouvre plusieurs types de consultation des populations (Raséra, 2002), plus ou moins ouverts. Les deux premières composantes sont mises en œuvre depuis les années 1970. Il s'agit tout d'abord de la consultation, dont les associations sont les

¹² Un « blog » est un site web interactif, facile à administrer. Il est organisé sous la forme d'un journal le plus souvent enrichi de liens externes. A mi-chemin entre le site statique traditionnel et le forum de discussion, les visiteurs peuvent y intervenir en commentant les articles déjà en ligne.

¹³ Paris Cité humaine : les droits du piéton, l'Association des usagers des Transports d'Ile de France (A.U.T.I.F.), Réseau Vert, Mieux se Déplacer à Bicyclette (M.D.B.) pour ne citer qu'elles.

principaux acteurs. Entre 1977 et 1995, les Parisiens « ne disposaient d’aucune tribune pour se faire entendre, sauf à travers leurs associations qui pouvaient s’exprimer, dans le cadre des Comités d’Initiative et de Consultation d’Arrondissement (C.I.C.A.) créés par la loi de décentralisation du 2 mars 1982 » (Rullier, 2004) ainsi que dans celui des commissions extra-municipales (C.E.M.). Les espaces publics sont directement concernés par ces instances. Les C.I.C.A. se réunissent régulièrement au sujet des questions d’environnement et de déplacement se posant à l’échelle des quartiers. A l’échelon de Paris, il existe une commission extra-municipale des déplacements qui joue d’ailleurs, dans le cadre du P.D.U, le rôle des « comités d’axe » où se discute l’aménagement des voies concernées par le Mobilien (*encadré 2*). L’autre composante de la démocratie locale en place depuis les années 1970, c’est la consultation-concertation des citoyens dans le cadre de projets d’aménagement. Elle donne lieu à des réunions publiques et à des expositions, accessibles à tous cette fois-ci : l’ensemble des citoyens peuvent ainsi donner leur opinion sur la place donnée aux espaces publics, sur leur configuration, et ainsi faire évoluer un projet. Le système a d’ailleurs été élargi à de nombreux types d’aménagements par la loi S.R.U. de 2000.

La démocratie participative est la troisième composante de la démocratie locale, la plus récente. A Paris, les conseils de quartier, dont les premiers sont mis en place en 1995 à l’initiative de la gauche, sont généralisés après 2002 (*encadré 1*). Même s’ils n’ont qu’un rôle consultatif, ils constituent un lieu d’expression ouvert à tous les habitants, un lieu de participation des citoyens et des associations à la prise de décision, même si celle-ci demeure le plus souvent, en dernière instance, le fait de l’élu. C’est un changement d’autant plus important qu’en parallèle, les conseils d’arrondissement ont vu s’accroître leurs compétences en termes de gestion de la proximité. L’animation du quartier, le cadre de vie et surtout, la voirie, constituent les sujets de discussion les plus récurrents dans les conseils de quartier. La question des espaces publics est donc, encore une fois, au cœur des préoccupations exprimées par les habitants. Finalement, c’est de plus en plus dans le débat qui met en relation les décideurs et les habitants ou leurs associations que se construisent les espaces publics à Paris.

3.3 Les prises de position à l’échelon local

Les prises de position tournent essentiellement autour de problèmes rencontrés au quotidien par les riverains – habitants et commerçants – à l’échelle du quartier. C’est d’ailleurs l’un des objectifs de la démocratie locale que de permettre à ce type de préoccupation d’émerger dans la sphère publique. Il n’est pas rare que des aménagements soient exigés : c’est le cas aux abords des établissements scolaires ou dans les rues commerçantes, pour renforcer la sécurité des piétons. Lors des débats qui entourent les projets de réaménagement, les thèmes les plus récurrents sont le stationnement, le commerce de proximité et l’animation du quartier. Ces thèmes sont ensuite mobilisés, parfois jusqu’à la caricature, au moment de la mise en œuvre d’un projet : les nuisances causées par les travaux entraînent de nombreuses réactions. Les réunions publiques sont très fréquentées et de vifs échanges y ont lieu. Des associations renaissent ou se forment pour défendre certains intérêts.

- « Controverses micro-locales » dans le 14^{ème} arrondissement

C’est dans cet arrondissement qu’a été mis en place le premier « quartier vert » de Paris : Alésia Tombe-Issoire. Ce produit de la nouvelle politique municipale, confronté aux réalités locales et aux intérêts particuliers, a suscité une véritable « controverse micro-locale » (Sénécal, 2002). Un premier plan de circulation a été élaboré en tenant compte des propositions des associations et des conseils de quartier, puis présenté par les élus en réunion publique, en septembre 2001. L’un de ses principaux objectifs était de supprimer la circulation de transit, rue de la Tombe-Issoire (entre le centre de Paris et l’A.6). Cette annonce a entraîné le développement de plusieurs associations contestant les choix opérés : à côté de

l'A.D.E.C., association des commerçants de la rue de la Tombe-Issoire, le « Comité de quartier 14 » s'est explicitement formé en opposition au plan de circulation, accusé de déplacer les nuisances au lieu de les faire disparaître et de mettre à mal à la fois les déplacements dans le quartier et le commerce de proximité ; d'autres associations plus locales se sont créées pour refuser le changement d'itinéraire des lignes de bus ou pour lutter contre les nuisances dans une rue. Le mécontentement s'est exprimé aussi bien dans la rue (affiches, tracts, pétitions, manifestations) que dans la presse¹⁴ et sur Internet¹⁵. Ces associations ont ensuite été intégrées à la concertation dans le cadre d'un comité de suivi en juin 2002. A l'opposé, des associations approuvant le projet sont intervenues dans le débat : associations déjà bien établies, comme l'A.U.T. ou le M.D.B., ainsi que l'A.R.C.A.T.I.S. (Association des Riverains Corentin Alésia Tombe Issoire Sarrette) qui avait milité auparavant pour le réaménagement d'un carrefour considéré comme dangereux. En 2003, un plan de circulation remanié est mis en place : il maintient le choix de détourner la circulation de la rue de la Tombe-Issoire, mais modifie sensiblement les itinéraires dans les petites rues.

Bien que certaines associations aient maintenu leurs critiques, comme en témoigne une lettre commune envoyée au Maire d'Arrondissement en septembre 2003, la contestation a plus ou moins disparu en 2004, signe qu'un équilibre a d'une certaine manière été trouvé entre les différents intérêts locaux. Elle rebondit cependant un peu partout dans Paris, dès qu'un nouveau projet est lancé, comme en 2004 à propos de l'aménagement d'un site propre axial sur le boulevard du Montparnasse pour accueillir le Mobilien. A côté de l'A.S.P.A.C., association créée initialement pour défendre la carrefour Vavin-Bréa contre l'installation d'un restaurant MacDonald's, est apparu un acteur désormais incontournable : la C.P.A.V. (Coordination Parisienne des Associations pour la Voirie). Son fondateur¹⁶, après avoir combattu la création d'un couloir de bus dans la contre-allée de l'Avenue Denfert-Rochereau et soutenu la contestation dans le quartier vert, participe désormais à la critique de tous les projets d'aménagement de voirie à Paris, pistes cyclables, couloirs de bus et quartiers verts : « sous prétexte de lutte contre l'automobile, de nouveaux quartiers vont être défigurés, de nouveaux commerces vont être asphyxiés »¹⁷. Les questions soulevées au niveau local sont le plus souvent comparables d'un quartier à l'autre dans Paris.

- *Des intérêts locaux aux questions de société*

Les riverains et leurs associations défendent des intérêts locaux, à l'échelle d'une rue ou d'un quartier. Ainsi le quartier vert ou le Mobilien sont-ils accusés de causer des nuisances, de défigurer le paysage ou encore de mettre en péril le commerce de proximité. La plupart des associations, qu'elles soient pour ou contre les projets, ont pour principale préoccupation la défense du cadre de vie des habitants, la préservation du quartier. C'est une forme parmi d'autres de la « privatisation » de l'espace public (Dessouroux, 2003). Par exemple, l'association A.R.C.A.T.I.S., favorable au quartier vert, écrivait dans un tract en 2002 à propos de la rue de la Tombe-Issoire : « c'est de là que venait une circulation de transit, *étrangère au quartier*, qui nous gâchait la vie ». Ces intérêts locaux entrent en conflit avec des intérêts plus globaux, qui sont défendus au sein des réunions par les élus, les fonctionnaires de la Ville, les représentants de la RATP ou encore les pompiers. La tâche des membres de

¹⁴ Par exemple : « Dans le 14^{ème} arrondissement de Paris, un quartier pas si « tranquille », *Le Monde*, 16 Juillet 2002 – « Alésia Tombe-Issoire, sept erreurs et sept solutions », *Parisobs* n°136, semaine du 11/09 au 18/09/2003 – « Le quartier vert voit rouge », *Le Parisien* 22/11/02.

¹⁵ Création de sites comme <http://comitequartier14.free.fr/>, débats organisés par d'associations comme « Monts14 », une association traditionnellement tournée vers le Patrimoine, forums de discussion divers.

¹⁶ Claude Birenbaum, entretien du 14/09/04. M. Birenbaum réside et travaille avenue Denfert-Rochereau.

¹⁷ Extrait du site Internet de la CPAV [<http://cpav.org/index.htm>].

conseils de quartier est ensuite d'aboutir à un compromis, après avoir laissé chacun s'exprimer¹⁸.

Les débats peuvent certes être instrumentalisés par des opposants politiques, que ce soit des élus – comme c'est le cas dans certains arrondissements de droite – des associations – la C.P.A.V. est ainsi souvent accusée de partialité, de même que d'autres associations contestant les aménagements de voirie – ou des particuliers. Cette instrumentalisation est courante en démocratie, et la démocratie locale n'y échappe pas. Néanmoins, force est de reconnaître qu'à partir de questions très locales, les différents acteurs sont amenés à prendre position sur de véritables questions de société, à débattre de sujets proprement politiques¹⁹ (Rullier, 2004). Les discussions sur la forme de l'espace public, et la tournure même que prennent les discussions entre acteurs dans le cadre de la concertation, sous-tendent différentes manières de concevoir l'espace urbain et les déplacements, entre le quartier et la ville, voire même entre Paris et sa banlieue, ainsi que les relations sociales et la façon dont peuvent vivre ensemble et se côtoyer des individus différents par leur lieu de résidence, leur âge ou bien leur appartenance culturelle. C'est finalement dans cette confrontation des approches que se construit la ville, et au-delà, la société démocratique dans laquelle elle s'inscrit.

4 DES ACTEURS INSTITUTIONNELS PARTAGES ?

Les acteurs institutionnels qui prennent part à la production des espaces publics sont nombreux et leurs représentations de l'espace public différentes. Même si leurs positions ne parviennent pas toujours dans la sphère publique, c'est pourtant aussi dans les travaux qu'ils mènent en commun, dans les échanges de point de vue, voire dans leur confrontation, que se réinventent les espaces publics. Dans quelles mesures sont-ils les acteurs du passage d'une approche par la voirie et les réseaux à une approche par la complexité ?

4.1 Les acteurs et leurs compétences

Outre ceux qui participent au débat public, c'est-à-dire principalement les élus et leurs conseillers porteurs d'un projet politique, il existe de multiples acteurs publics qui interviennent dans la conception des projets et/ou les réalisent. Il s'agit en premier lieu des directions de la Ville de Paris. Parmi elles, la Direction de la Voirie et des déplacements (D.V.D.) occupe une place centrale : c'est elle qui gère la voie publique et ses équipements, comme l'éclairage public ou les éléments de protection des trottoirs, ainsi que le trafic, en relation avec la Préfecture de Police. Mais d'autres directions ont également des compétences dans le domaine des espaces publics : la Direction de l'Urbanisme (D.U.) et la Direction de la protection de l'Environnement gèrent une partie du mobilier urbain (fontaines, corbeilles, mobilier d'information), la Direction des Parcs, Jardins et Espaces Verts (D.P.J.E.V.) est chargée d'entretenir les arbres et les jardinières. La D.V.D. et la D.P.J.E.V. possèdent une organisation territoriale présentant les caractéristiques d'une réelle déconcentration : les fonctionnaires sont donc présents à la fois à l'échelon parisien et à l'échelon local. Enfin l'A.P.U.R., qui constitue une sorte de bureau d'études de la Mairie, peut être amené à faire un diagnostic et des propositions, aussi bien sur un plan général que pour une rue ou une place. Malgré les réformes successives, les services déconcentrés de l'Etat conservent un rôle incontournable. Quelques portions de voies principales demeurent de manière dérogatoire de la compétence du Préfet de Police, à proximité des ambassades ou sur les itinéraires

¹⁸ Entretien avec M. Perrot, responsable de la commission Circulation – Transports – Voirie au Conseil de Quartier Pernety (14^{ème} arrondissement).

¹⁹ Lors d'une « marche exploratoire » pour le réaménagement de la rue Raymond Losserand (14^{ème}), le 19 janvier 2005, on pouvait entendre des discussions au sujet de thèmes aussi divers que la définition de l'espace public, les questions environnementales, les logements sociaux, etc.

empruntés par les convois officiels (cf. Loi relative à la démocratie de proximité). De plus, la Préfecture assure la réglementation de la circulation et contrôle l'occupation de la voie publique. Une autre institution est partie prenante dans les projets d'aménagement : le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (S.D.A.P.). Les Architectes des Bâtiments de France (A.B.F.) qui composent en grande partie ce service jouent un rôle important puisque la majorité des projets ne peut être réalisée sans leur avis²⁰ : 60% de l'espace parisien est concerné par les lois sur les Monuments Historiques (1913) et sur les Sites et Monuments naturels (1930).

4.2 Les lignes de partage

Ces acteurs n'ont pas les mêmes représentations de l'espace public, ce qui donne lieu à des débats internes aux institutions, voire à des tensions. Sur un plan général, il existe tout d'abord des « rivalités pas toujours explicites entre les élus et les fonctionnaires de l'administration » (Spitz, 2004) : celle-ci s'adapte progressivement à l'évolution des systèmes de prise de décision et doit prendre en compte les nouveaux objectifs fixés par les élus, ce qui ne va pas toujours de soi, surtout quand les choix s'opposent à certaines traditions. D'aucuns évoquent le manque d'ouverture des services, avec le recrutement spécifique des fonctionnaires de la Ville de Paris, qui peut compliquer le renouvellement des approches. D'un autre côté, les élus ne prennent pas toujours suffisamment en compte les compétences et l'expérience des fonctionnaires, au profit de décisions parfois mal étayées, visant plutôt à la rapidité de l'action. Ensuite, il existe d'importantes lignes de partage entre les directions elles-mêmes, qui ont chacune leur logique propre. Héritières de l'organisation préfectorale, elles sont relativement cloisonnées, « en cheminées parallèles » (Spitz, 2004). Leurs sections territoriales²¹ ne coïncident pas nécessairement. Quant à leurs préoccupations, il est évident qu'elles ne sont pas les mêmes, tant les impératifs techniques diffèrent.

- *Entre la direction de la voirie et la direction de l'urbanisme*

Parmi les directions concernées, ce sont les relations entre la D.V.D. et la D.U. qui sont les plus intéressantes. La D.V.D. est l'héritière d'une longue histoire de construction des réseaux et de rationalisation administrative. Les voies publiques sont devenues au XIX^e siècle « un élément fédérateur de l'urbanisme », permettant « d'équiper chaque propriété des réseaux nécessaires aux nouveaux besoins de la vie quotidienne » (Landau, 1992) avant de s'adapter au fort accroissement de la mobilité au XX^e siècle. Cependant, la forte culture techniciste des ingénieurs qui ont construit puis adapté la voirie a par la suite limité sa capacité d'innovation et d'adaptation aux exigences contemporaines. Dans les années 1970, à l'heure où les Parisiens luttent pour le Patrimoine et le cadre de vie, la Direction de la Voirie achevait le périphérique. Dans les années 1980 et 1990, c'est donc la D.U. qui a mené la réflexion sur les espaces publics, en collaboration avec l'A.P.U.R. Durant cette période, elle a également assuré « un rôle de conception et de coordination » entre les services dans un certain nombre de projets, la D.V.D. assumant leur réalisation et ensuite leur gestion (Greletty Bosviel, 1993). Cette évolution a permis l'introduction d'un nouveau regard sur l'espace public, certes très influencé par le passé haussmannien, mais aussi plus sensible à l'intégration de ces espaces dans la ville, comme en témoignent les modifications du P.O.S. au moment de certains aménagements comme celui de la rue Montorgueil. Dans la deuxième partie du mandat de J.

²⁰ L'A.B.F. donne un avis sur toute demande d'autorisation de travaux situés dans un espace protégé, quelle que soit son importance et sa nature. L'absence et, dans certains cas, le non respect de cet avis peuvent entraîner l'annulation de l'autorisation. Selon la protection de l'espace et le type de travaux, il s'agit en effet d'un avis « simple », ou d'un avis « conforme ».

²¹ Pour la voirie, il existe ainsi 8 sections territoriales. Elles ont une compétence locale et sont pluridisciplinaires (voirie, éclairage, circulation).

Tibéri, l'action de la D.U. est remise en cause. En 2001, l'arrivée de la nouvelle municipalité conduit à un recentrage sur la D.V.D. dont le fonctionnement et les représentations se sont entre-temps beaucoup transformées, s'adaptant au nouveau contexte. La nomination d'un Adjoint au Maire déterminé et combatif à la tête de cette administration n'est sans doute pas étrangère à une telle évolution, qui s'explique également, sur la longue durée, par le rôle croissant des urbanistes et des architectes au sein des services de la Ville, et par les changements intervenus dans la formation des ingénieurs.

- *Entre la Mairie et les services déconcentrés de l'Etat*

Il existe d'intenses discussions entre la Mairie et les services déconcentrés de l'Etat. Ceux-ci conservent comme on l'a vu d'importantes compétences. Il s'agit en premier lieu de la Préfecture de Police. Les décisions de la Mairie sont souvent conditionnées par son action : ainsi, les couloirs de bus seraient un échec si elle ne faisait pas respecter l'interdiction de circuler pour les automobiles. Les décisions ne peuvent donc pas être prises sans concertation entre les deux institutions, malgré les transferts de compétence. D'intenses discussions se nouent donc régulièrement entre la Mairie et la Préfecture, en particulier à propos de la mise en service du réseau Mobilien. Car les nouveaux aménagements restreignent la place de l'automobile, alors que la Préfecture tente traditionnellement de rendre la circulation la plus fluide possible. Le S.D.A.P. s'oppose quant à lui régulièrement à la politique mise en œuvre par la Mairie, contestant le « laniérage » de la voirie²². Les couloirs de bus sont en effet considérés comme une atteinte au paysage parisien hérité du XIXe siècle, caractérisé selon les A.B.F. par son unité et sa symétrie. Aux tensions initiales ont succédé les discussions précédant la réalisation d'un projet. Même s'il reste opposé sur le principe, le S.D.A.P. accepte désormais la plupart des aménagements. Mais il fait évoluer certains projets pour mieux les intégrer dans leur contexte urbain et hiérarchise ses demandes en fonction de la valeur patrimoniale des quartiers concernés.

4.3 Coordonner, renouveler

On a vu précédemment que la mise en œuvre d'un projet impliquait de multiples acteurs et citoyens, amenés à débattre dans le cadre de la démocratie locale. De la même manière, elle rend nécessaire, en amont, une coordination très poussée des différents acteurs institutionnels. Là encore, il s'agit de passer de la voirie à l'espace public. Même si la plupart des acteurs ont conscience de cette nécessité, cette évolution peut rencontrer certaines résistances : elle ne peut se faire que progressivement, dans la confrontation des différents acteurs. Dans les années 1980-1990, cette coordination a déjà été mise en œuvre pour le réaménagement des grandes places et avenues (Greletty Bosviel, 1993). Depuis 2001, la Mairie a tenté de généraliser cette démarche pour atteindre les objectifs de la mandature en ce qui concerne les déplacements. Le défi est de mettre l'administration parisienne et les différents acteurs au service d'une politique, en dépassant les logiques divergentes qui avaient jusque là tendance à l'emporter.

Le rôle du Maire a bien sûr été primordial : après quelques mois d'aménagements réduits à la question des déplacements – il fallait agir vite pour marquer une rupture – il est lui-même intervenu pour que la qualité esthétique, le confort et l'intégration des aménagements dans leur quartier soient mieux pris en considération, alerté en cela d'ailleurs par certains services de la Ville. Désormais, plusieurs conseillers et chargés de missions travaillent avec lui à ce sujet. Le Secrétariat Général, l'organe administratif naguère chargé de trancher les différends entre les services de la Ville, est de plus en plus amené à coordonner leur action (Spitz, 2004), ou du moins à réfléchir aux méthodes qui pourraient y mener. En ce qui concerne les espaces

²² Entretien avec M. Blanchecotte, directeur du S.D.A.P. de Paris (17/11/04).

publics, il assure un rôle-pivot : un chargé de mission a d'ailleurs été spécialement recruté en 2001 pour s'occuper de cette question²³. Il transmet les préoccupations des administrés, suit les grands projets, participe aux réunions entre les services, fait le bilan des actions menées. Au-delà, le Secrétariat Général tente de véritablement penser la politique des espaces publics, de rendre plus cohérente et plus efficace l'action menée dans ce domaine. Une « Mission Espace Public » a été mise en place, qui a pour principal objectif d'organiser la rencontre des différents acteurs et de clarifier leurs compétences. L'organisation qui se dessine est la suivante : la D.U. assurerait un rôle d'expertise, s'occupant notamment du diagnostic et des grandes orientations à suivre, la D.V.D. se chargeant de la mise en œuvre des projets et de leur dimension technique. La Mission affirme également la nécessité d'un lien fort avec le terrain, comme en témoignent les sorties organisées en 2004, réunissant l'ensemble des acteurs concernés.

La politique mise en œuvre se concrétise dans des projets, sur lesquels sera jugée l'équipe actuelle. Pour la municipalité, il est donc impératif de les mener de la manière la plus adéquate possible. La majorité des acteurs est d'accord pour reconnaître la nécessité du chef de projet, qui assure la cohérence de l'ensemble. Ils sont plus partagés sur le rôle des acteurs extérieurs. Ceux-ci semblent pourtant constituer la condition *sine qua non* pour dépasser le cloisonnement et parfois la fermeture des services. L'arrivée de professionnels extérieurs à l'administration parisienne – anciens salariés du secteur privé ou public, de S.E.M., ou encore professions libérales – à l'intérieur des services demeure limitée, en dehors de quelques chargés de mission. Les services collaborent cependant depuis longtemps avec des acteurs extérieurs, pour la conception de projets précis (cabinets d'architectes, paysagistes, etc.). La Mairie tente aujourd'hui de développer ce type de méthode, malgré les résistances de certains services qui possèdent déjà ce genre de compétences, au point de donner la maîtrise d'ouvrage à des acteurs extérieurs. Ce sont eux qui introduisent aujourd'hui de nouvelles pratiques d'aménagement à Paris : Avenue Jean Jaurès, pour le tramway, ou à Paris Plage. Enfin, l'intervention toujours plus importante du public dans les projets impose de nouvelles méthodes de travail, de nouvelles manières de voir l'espace public, en prenant plus en compte l'usage des lieux.

La réorganisation des services de la Ville de Paris est un mouvement de grande ampleur qui prendra sans doute plusieurs années. En attendant, le principe de la coordination des actions tend pour sa part à s'imposer, même s'il est souvent difficile à réaliser en pratique. Si le caractère spécifique des institutions parisiennes est en cause dans le manque de coordination initial, la question des espaces publics n'est pas non plus étrangère à ces difficultés, tant elle nécessite une approche transversale. Les villes qui ont décidé de réaménager leurs espaces publics – comme Barcelone dans les années 1980 ou Lyon dans les années 1990 – ont été confrontées au même type de problème, et ont mis en œuvre des méthodes similaires (Charbonneau, 2000). Quoi qu'ils en disent, les acteurs parisiens se sont sans doute inspirés de ces expériences, en les adaptant au contexte éminemment spécifique de la capitale.

CONCLUSION

A Paris, ces espaces publics que sont les boulevards, les rues et les places structurent la vie des arrondissements et des quartiers : commerces, accès aux transports en commun, promenade. Si leur aménagement apparaît d'abord comme une question locale, il n'en demeure pas moins qu'ils ne peuvent se comprendre sans être réinscrits dans un espace plus vaste. A l'intérieur de l'Ile-de-France tout d'abord, ils appartiennent à une zone centrale où il s'agit de concilier différentes fonctions, notamment résidentielles et économiques, de mieux gérer les déplacements pour améliorer l'environnement des citoyens qui y habitent, y

²³ Il s'agit de B. Gouyette (entretiens du 16/09/04 et du 8/10/04).

travaillent ou s'y divertissent. A l'intérieur de cette zone centrale, ils s'inscrivent également dans une ville à part : des institutions longtemps dominées par l'administration et par l'Etat, des paysages urbains modelés par l'urbanisme haussmannien, une concentration importante de commerces et d'emplois, une population de plus en plus favorisée et soucieuse de son cadre de vie.

Dans le cadre de sa politique des déplacements, la Mairie tente de prendre en compte cette dimension multiscalaire. Devant la complexité qui caractérise un espace public, des outils ont été mis en place pour tenter d'impliquer une majorité d'acteurs et de citoyens. La démocratie locale est l'un de ces outils, introduit par la nouvelle équipe municipale. C'est un changement considérable par rapport aux pratiques précédentes. Mais la démocratie locale peut également compliquer la prise de décision, si elle n'est pas assez encadrée. Les débats qui s'y nouent tendent bien souvent à limiter l'espace public à sa simple dimension locale, au quartier dans lequel il s'inscrit et aux intérêts particuliers qui s'y expriment. De plus, une grande partie des citoyens sont exclus de ces débats : des habitants, en particulier ceux qui sont moins intégrés parce que moins favorisés socialement, ou encore les usagers non-résidents. Ils assistent aux débats à la télévision et dans la presse sans pouvoir y prendre part, même si c'est souvent pour eux que l'on agit ou pense agir.

A une autre échelle, des actions sont menées conjointement avec certaines communes limitrophes. C'est le cas dans le cadre du programme Mobilien, à propos de certaines radiales entre Paris et la banlieue. Le P.D.U. constitue d'ailleurs un cadre juridique incontournable, à l'échelon de la Région. La couverture du périphérique implique également que les différentes municipalités coordonnent leur action voire construisent un projet en commun. Malgré tout, ce type de collaboration demeure souvent limité à des accords bilatéraux, sans intercommunalité. En dehors de la question des déplacements, à laquelle ne peuvent se réduire les espaces publics, il n'y a donc pas de projet d'ensemble, que ce soit pour la zone centrale ou pour l'agglomération. Le risque serait alors de limiter la réinvention des espaces publics à l'espace parisien, en reproduisant la dissymétrie héritée du XIX^e siècle, sans inventer des espaces publics à l'échelle de l'agglomération, comme ce fut le cas à Barcelone et à Lyon. Ce serait d'autant plus inquiétant que la revalorisation des quartiers centraux par les espaces publics pourrait accentuer les décalages en termes de valeurs foncières, et par là même accentuer les processus de gentrification.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

APUR, 2002, *Charte d'aménagement des espaces civilisés*, Paris, APUR, 84 p.

BOURLON A. M., VILLOT A.-M., 2004, « Espace public et déplacements », in Paris 2020. Eléments pour un plan d'aménagement et de développement durable, *Paris-Projet*, n°34-35, pp. 56-79.

CERTEAU, M. de, 1980, *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, « Folio Essais », 350 p.

CHARBONNEAU J.-P., 2000, *Transformation des villes. Mode d'emploi*. Paris, éditions de l'Epure, 152 p.

CHERKI E., MEHL D., 1979, *Les nouveaux embarras de Paris : de la révolte des usagers des transports aux mouvements de défense de l'environnement*, Paris : F. Maspero, 218 p.

CHOAY F., BANHAM R., BAIRD G., VAN EYCK A., FRAMPTON K., KYKWERT J., SILVER N., 1972, *Le sens de la ville*, Paris, éditions du Seuil, 182 p.

CLAVAL P., « Clithène, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville » in GHORRA-GOBIN C., *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*. Paris, L'Harmattan. 266 p.

DESSOUROUX C., 2003, « La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes », *Belgeo*, n° 1, pp. 21-46.

- D.R.E. Ile-de-France, 2004, *Les déplacements des Franciliens en 2001-2002. Enquête Globale Transport*. Paris, La Documentation Française, 41 p.
- DUPUY G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 216 p.
- FLONNEAU M., 2002, *L'automobile à la conquête de paris, 1910-1977, formes urbaines, champs politiques et représentations*, Thèse Université de Paris I, 3 vol., 1313 f.
- GOURDON J.-L., 2002, *La rue – Essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 285 p.
- GRELETTY-BOSVIEL A., 1993, « Un espace de convoitise et de négociation », *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 156-161.
- HABERMAS J., 1986, *L'espace public, Archéologie de la Publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris, Payot, 324 p.
- JOSEPH I., 1998, *La ville sans qualités*. La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 281 p.
- KOROSSEC-SERFATY P., 1991, « Le public et ses domaines : contribution de l'histoire des mentalités à l'étude de la sociabilité publique et privée » in *Espace et Société*, n°62/63, p. 29-64.
- LANDAU B., 1992, «La fabrication des rues de Paris au XIXème siècle, un territoire d'innovation technique et politique», *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 57-58, pp. 24-45.
- LEMENOREL A., « Rue, ville et sociabilité à l'époque contemporaine. Histoire et prospective », in LEMENOREL A. (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen*, 16-19 novembre 1994, Rouen, Publications de l'université de Rouen, n° 214, pp. 425-442.
- LORIDAN B., 1994, *Mission « Recensement et analyse des réalisations parisiennes récentes en matière d'espace public », rapport d'étude*, Mairie de Paris, Direction de l'Aménagement Urbain (non paginé).
- MALVERTI X. (dir.), 1994, *Espaces publics parisiens : méthode d'inventaire typologique : rapport final*, Ville de Paris, Direction de l'Aménagement urbain, 195 p.
- NICOULAUD O., LANDAU B., BANAT F. (dir.), 1995, *L'Histoire de la rue*. Journée organisée par la Direction de la Voirie, le 24 mars 1995 sous l'égide du Comité Scientifique et Technique de la Ville de Paris, Paris, Ville de Paris-Direction de l'aménagement urbain, APUR, Archives de Paris (non paginé).
- TOMAS Fr., 2001, « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*. Volume 76, n°1. pp. 75-84.
- RASERA M., 2002, *La démocratie locale*, Paris, L.G.D.J., 186 p.
- RONCAYOLO M., 1993, « Pour des espaces de pratiques multiples » in APUR, *Paris-Projet*, n°30-31, pp. 34-41.
- RULLIER B., 2004, « La démocratie à la parisienne », *Pouvoirs*, n°110, pp. 19-34.
- SENECAL G., 2002, « L'espace public au défi de la proximité », in TOMAS Fr. (dir.), *Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique*, Publications de l'université de Saint-Etienne, pp. 53-69.
- SPITZ P.-E., 2004, « L'administration parisienne, de la noblesse d'Etat à l'entreprise de services », *Pouvoirs*, n°110, pp. 115-128.
- Ville de Paris – APUR, *Guide de l'espace public. Etat de la réflexion des services*. Journée d'information du 6 juin 1996, compte-rendu des débats, 22 p.